

Javier Seoane (Aparkabisa): “La aprobación de los megatrucks comportará un incremento de las tarifas de los aparcamientos”

por El Vigía | 13 enero, 2016

Con más de 30 años de historia a sus espaldas, el objeto social de Aparkabisa consiste en la promoción, preparación y explotación de centrales integradas de mercancías y aparcamientos para vehículos de transporte de mercancías por carretera. En esta entrevista, el nuevo director general de la compañía pública desde el pasado 25 de noviembre, Javier Seoane, hace un repaso sobre los servicios que prestan y las instalaciones que gestionan en la actualidad. En este sentido, Seoane se muestra satisfecho con los resultados cosechados durante 2015, pues asegura que “el índice de ocupación es alto y el grado de satisfacción de los clientes es positivo”.

Accede al cargo a las puertas de la reactivación económica. ¿Cómo valora y qué objetivos se plantea al frente de Aparkabisa?

Los objetivos se orientan, principalmente, a la mejora de las instalaciones, tanto de las naves como de las oficinas, para poder seguir ofreciendo un servicio de calidad a nuestros clientes.



El objetivo que se fijó el anterior director general, Aitor Pérez, pasaba por consolidar la actividad de Aparkabisa a través de la actualización y modernización de sus instalaciones. De hecho, Pérez aseguró, hace casi dos años en una entrevista, que estaban “concluyendo un par de proyectos que podrían completar la ocupación de las naves”. ¿Se mantienen estos objetivos? ¿Cómo avanzan en su consecución?

Los proyectos para completar la ocupación de las naves han finalizado, lo cual ha representado una inversión cuantiosa y un esfuerzo económico importante. Hace unos meses, se instaló una de las mayores empresas de transporte de viajeros por carretera de Vizcaya.

La ocupación media de los aparcamientos de Aparkabisa, tanto en Trapagaran como en Zierbena, era del 92% en el ejercicio 2013. ¿Podría actualizar esta cifra?

La ocupación media alcanza el 95%.

En cuanto a las naves logísticas, ¿a cuánto asciende el porcentaje de ocupación?

Se sitúa en un 92%.

¿Hacia dónde orientarán la estrategia en 2016 de cara a alcanzar ya la plena ocupación de las instalaciones?

Nuestro objetivo para este nuevo ejercicio será realizar mejoras en nuestras instalaciones. Con ello, pretendemos conseguir un mayor número de ocupación en las oficinas situadas en Trapagaran. De hecho, ya se están llevando a cabo negociaciones para la incorporación de algún cliente más durante las próximas fechas. De esta forma, la ocupación de las naves alcanzará el 100%.

Una de las demandas históricas del transporte a escala europea es la escasez de aparcamientos y zonas de descanso para camiones. ¿Consideran que su actividad puede ser una referencia en este ámbito?

Efectivamente, Aparkabisa es el centro de transporte y logística decano en España. Una de sus principales funciones ha sido y es dar servicio, como zona segura, al aparcamiento de camiones, tanto en nuestras instalaciones de Trapagaran como en el parking especialmente diseñado para mercancías ADR en Zierbena, dentro del área de ampliación del puerto de Bilbao.

Una de las demandas históricas del transporte a escala europea es la escasez de aparcamientos y zonas de descanso para camiones. ¿Consideran que su actividad puede ser una referencia en este ámbito?

Efectivamente, Aparkabisa es el centro de transporte y logística decano en España. Una de sus principales funciones ha sido y es dar servicio, como zona segura, al aparcamiento de camiones, tanto en nuestras instalaciones de Trapagarán como en el parking especialmente diseñado para mercancías ADR en Zierbena, dentro del área de ampliación del puerto de Bilbao.

La nueva ley de Carreteras, que incluye una red de áreas de descanso y aparcamientos seguros para camiones, se desarrollará junto a la iniciativa privada. ¿Percibe que las empresas privadas tendrán interés por participar?

En nuestra experiencia, detectamos un creciente interés por este tipo de infraestructuras. Son muchos los visitantes profesionales, tanto de entidades públicas como privadas, que pretenden desarrollar proyectos similares a los que recibimos en nuestras instalaciones y que se interesan por el diseño, las dotaciones e instalaciones. Además, también se interesan por la gestión de explotación de las mismas.

Por otra parte, el Gobierno aprobó, recientemente, los megatrucks. Sin embargo, aseguró que descarta aumentar la altura de los vehículos 4,5 metros y la longitud de los vehículos articulados de 16,5 a 20,55 metros. ¿Cómo valora esta decisión?

Respecto a la altura de 4,5 metros, valoramos muy positivamente la decisión del Gobierno de no modificar el actual reglamento general de vehículos, a pesar de las presiones de las empresas cargadoras. Tal y como hemos manifestado mediante nuestra asociación ACTE –en sintonía con todos los demás centros de transporte y logística de mercancías–, de aprobarse esta medida nos hubiésemos visto obligados a realizar importantes inversiones para modificar los muelles de carga y descarga de nuestras naves, reformando las puertas y las instalaciones afectadas. Estas inversiones, sin ningún beneficio esperado para el centro, requerirían, tal y como ha planteado el Gobierno central, de subvenciones para acometerlas.

En cuanto a la longitud de los vehículos articulados, su aprobación requerirá de modificaciones igualmente costosas en los accesos, rotondas, viales de circulación, playas de atraque y maniobras, entre otras. También nos afecta a las plazas de aparcamiento, puesto que tendremos que modificar el plan y el número de plazas, con la consiguiente repercusión de incremento de tarifas por reducción del número de plazas. Si dicha modificación de medidas se hubiese aplicado solamente a los camiones portavehículos, únicamente nos afectaría a las plazas de parking, ya que no opera en nuestro centro esta especialidad.

¿Está a favor de la circulación de los megacamiones?

Indudablemente, la modificación de masas y dimensiones de los vehículos de transporte genera beneficios a las empresas cargadoras y, en caso de que sean capaces de repercutir sus costes en los precios, a las empresas transportistas. A los centros de transporte y logística de mercancías no nos supone beneficio alguno, pero sí, en cambio, inversiones imprescindibles para que dichos camiones puedan operar.

La aprobación de los megacamiones con dimensiones de 25,25 metros y capacidad de hasta 60 toneladas es válida siempre y cuando su origen, itinerario y destino estén preparados para admitir su circulación y maniobras.

Generalmente, la DGT sólo piensa en las carreteras como infraestructuras lineales que conoce y controla. Sin embargo, no tiene en cuenta las problemáticas de las infraestructuras nodales públicas y privadas competencia de otras administraciones, ni sus accesos, ni las incidencias que se pueden producir.

La ministra de Fomento, Ana Pastor, ha asegurado que la Y Vasca será una realidad durante el próximo ejercicio 2019. ¿Qué expectativa tienen desde Aparkabisa con esta infraestructura? ¿Se trata de un impulso o una amenaza para sus instalaciones?

Hasta la fecha, no hay tráfico significativo de mercancías por las vías de AVE, por lo que no tenemos expectativa alguna. El diseño que conocemos, a día de hoy, no tiene previstos enlaces a infraestructuras nodales en Vizcaya para el tráfico ferroviario de mercancías y, dentro de las especialidades de transporte de Aparkabisa, no se incluye el transporte ferroviario de mercancías.

¿Qué otras demandas realizan desde Aparkabisa al ministerio de Fomento?

Básicamente dos cuestiones que hemos transmitido ya mediante nuestra asociación ACTE. Por una parte, que se contemplen las infraestructuras nodales en las políticas de transporte y logística. Por otra parte, que a tal efecto se lleve a cabo la modificación de la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE), tal y como ha sido informado favorablemente por el Comité Nacional de Transporte por Carretera (CNTC) y el Consejo Nacional de los Transportes Terrestres (CNTT) para que los centros de transporte y logística de mercancías sean incluidos en la categoría de infraestructuras del transporte y no dentro de la CNAE inmobiliario, tal y como viene ocurriendo en la actualidad.

¿Cómo catalogaría la oferta de centros de transporte que existe actualmente en España?

Muy abundante, variada y con distintas situaciones en cuanto a la ocupación y éxito de los mismos. Lo más importante es la adaptación de cada centro a la especialidad o especialidades de las empresas a las que tiene que prestar servicios y a las características del entorno geográfico en el que se ubican.

¿Qué aspectos deben mejorar todavía los centros de transporte en España? ¿A qué deben aspirar éstos?

Abordar procesos de mejora continua en la gestión y prestación de servicios a los clientes y empresas instaladas y, muy especialmente, a la aportación a una mayor sostenibilidad sectorial, económica y social, mediante la realización de muy variados proyectos que se están experimentando en los centros que estamos asociados en ACTE.

¿Considera que España ha realizado un exceso de superficie logística? ¿Puede realizar una comparativa entre la realidad inmologística española y la situación de Euskadi?

La evolución de las superficies dedicadas a suelo y naves de transporte y logística ha sido galopante durante los últimos años. De todas formas, tenemos que distinguir claramente a aquellos proyectos que están diseñados, ordenados y gestionados para prestar servicios de valor añadido a las empresas de transporte y logística frente a aquellas edificaciones que se encuentran en polígonos junto a otras muchas actividades industriales. O incluso en medio del campo y que no contemplan estos servicios y las instalaciones adecuadas para las personas, para las mercancías y para los vehículos.

Hace dos años, Aitor Pérez reconocía que las tasas del Centro de Transportes de Bizkaia “tal vez estén algo por encima de la media”. ¿Cómo se ha modificado el precio de las naves y las tarifas con la crisis económica?

¿Tienen previsto algún tipo de modificación?

Aparkabisa es una empresa pública que tiene claro que debe prestar un servicio de calidad a las empresas de transporte, operadores y transportistas. Y ésta seguirá siendo su política. Durante la época de crisis, la compañía ha sabido adaptarse a las necesidades de todos sus clientes.

Por otra parte, un gran número de plataformas inmologísticas impulsadas por administraciones públicas han rebajado, en los últimos años, el precio del suelo para captar demanda en el mercado. ¿Les preocupa esta competencia?

No, porque contamos con una situación estratégica inmejorable, pues estamos situados a sólo cinco kilómetros del puerto y junto a todas las carreteras y vías importantes. Si a ello añadimos, además, los múltiples servicios que ofrece el centro, tales como gasolineras, ITV y taller de reparación de vehículos pesados, entre otros, todo ello coloca a este centro de transporte en una buena situación.

Foto: Aparkabisa



Foto: Aparkabisa